

DOMENICO GATTUSO

*(Straordinario di Tecnica ed Economia dei Trasporti –
Università Mediterranea di Reggio Calabria)*

PIANIFICAZIONE DI UN SISTEMA INTEGRATO DEI TRASPORTI NELL'AREA DELLO STRETTO

Con il termine “pianificazione” si indica in genere un’azione di controllo di un sistema, per esempio un sistema territoriale o un sistema di trasporto, per non lasciarne lo sviluppo allo spontaneismo, ma governarlo secondo logiche razionali.

Se il sistema da controllare è un sistema complesso quale una città o un servizio di trasporto, il sistema di controllo non potrà non essere articolato; esso sarà costituito da protagonisti diversi quali il decisore, il pianificatore, l’esecutore, l’osservatore (Fig. 1).

Vi è un soggetto che deve assumere le decisioni, il quale dovrebbe avvalersi del supporto del tecnico pianificatore. Allorché si passa all’esecuzione delle opere si attuano le scelte di piano, ma non ci si può accontentare e bisogna in qualche modo verificare gli esiti derivanti dagli interventi; quindi subentrano delle attività di monitoraggio, in modo da potere operare delle valutazioni e riprendere ciclicamente l’attività di pianificazione. Lo schema riassume questo processo e vorrei sottolineare la complessità del settore trasporti allorché parliamo di strumenti di piano e programma.

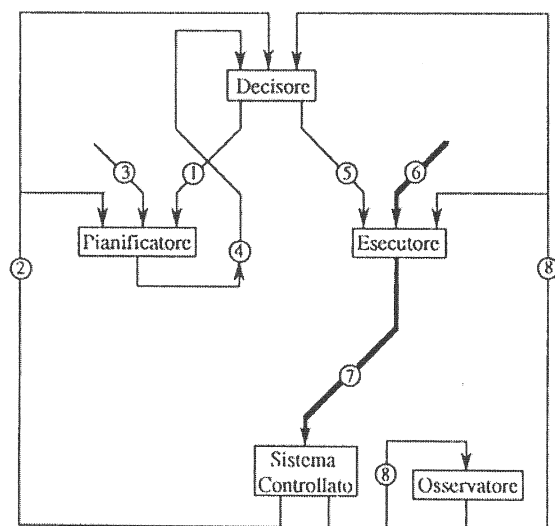


Fig. 1 Attori e relazioni in un processo di pianificazione

La figura che segue (Fig. 2) mostra molteplici strumenti che attengono alla disciplina del settore dei trasporti.

Come strumenti di pianificazione dei trasporti abbiamo il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, i piani settoriali e regionali, gli studi di fattibilità (SdF). Nel caso specifico il focus è l'ambito regionale dei trasporti.

Inoltre abbiamo una serie di strumenti di programmazione quali i Fondi Strutturali, il Quadro Comunitario di Sostegno (QCS), il PON trasporti, le politiche di programmazione operativa regionale (POR) incentivate dall'Unione Europea, etc. In questo quadro si inserisce un ulteriore strumento che in questi anni ha giocato un ruolo significativo per le Regioni, l'Accordo di Programma Quadro (APQ) Stato-Regione. Ancora occorre aggiungere la Legge Obiettivo, uno strumento che interviene in maniera forte sugli strumenti di programma.

Le frecce individuano i sistemi di relazione tra questi strumenti di piani e programmi. Si tratta di un sistema articolato e complesso che richiede capacità di amministrazione e di coordinamento amministrativo.

E' evidente che chi si propone di pianificare lo sviluppo di un sistema di trasporto deve necessariamente tener conto di questo quadro di riferimento che, peraltro, tende a mutare nel tempo.

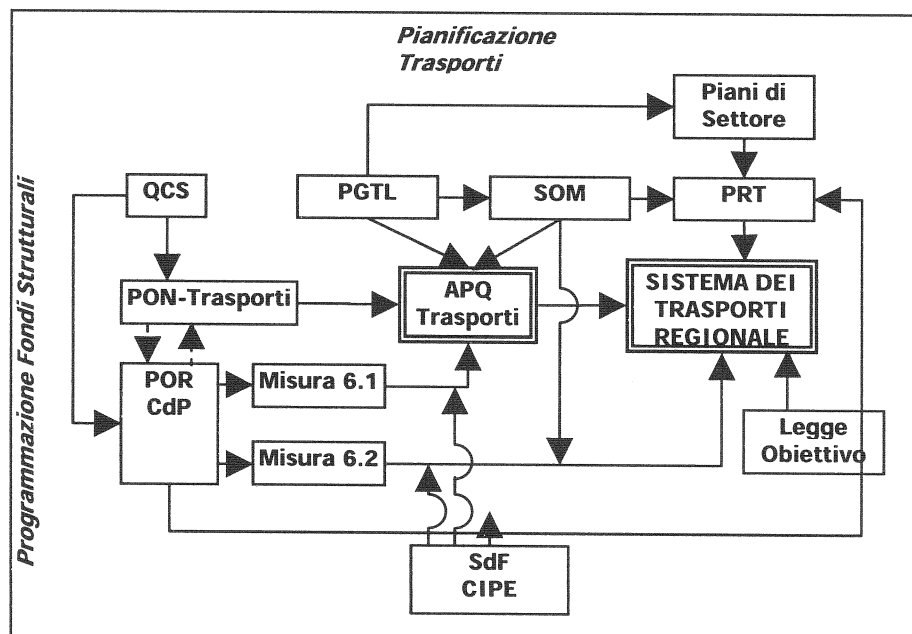


Fig. 2. Strumenti di Piano e di Programma nel settore dei trasporti

Se guardiamo al territorio delle due province di Reggio e Messina abbiamo a che fare con un territorio di circa 6.400 kmq, che conta un milione e duecentomila abitanti e circa 200 comuni, interessante sotto diversi punti di vista. Vorrei rimarcare alcuni aspetti su cui occorre concentrare l'attenzione

per potere delineare un processo di pianificazione per l'Area dello Stretto.

Al primo livello, le reti e i nodi di trasporto. Il sistema dei trasporti, per essere organico ed integrato, non può non essere dotato di efficienti reti terrestri e marittime. È un tema che non può essere considerato secondario, perché abbiamo realtà urbane che soffrono la congestione, strade con alti tassi di incidenti, e quindi occorre una pianificazione dello sviluppo delle reti in un'ampia prospettiva (a 10, 15, 20 anni).

La realtà portuale in una logica di sistema integrato può significare molto. I porti di questa area sono vari per dimensione, per caratteristiche, per conformazione e questo è un fatto positivo, ma manca un disegno di sistema in grado di farli diventare qualcosa che emerga rispetto ad altri territori.

Un accenno all'aeroporto dello Stretto. In un'area così importante esiste una struttura eccellente come quella di un aeroporto che a livello di caratteristiche infrastrutturali ha un suo valore ed una sua dignità. Pur tuttavia, dal 1999 ad oggi esso ha vissuto un trend negativo di traffico (attestandosi su circa 400 mila passeggeri l'anno), accentuato in epoca recente da un fermo obbligato di circa 4 mesi a causa di lavori sulle piste. Il volume di traffico dell'aeroporto di Lamezia Terme, invece, vive un forte sviluppo, raggiungendo 1.200.000 passeggeri. Un aeroporto viene considerato importante a livello nazionale se sta sull'ordine del milione di passeggeri; allora è considerato di serie A, per cui assume rilievo nelle politiche di governo. Il rischio dell'aeroporto dello Stretto è che subisca un ulteriore declino e alla fine venga a perdere ancora spazio, con conseguenze negative sull'economia della comunità dello Stretto.

Passiamo a qualche dato sulla mobilità tra le due sponde dello Stretto. Anche qui solo pochi numeri sintetici per dare un ordine di grandezza su alcuni fenomeni di mobilità. Una stima

del 1994 valuta in circa 15 milioni i passeggeri in transito attraverso lo Stretto di Messina con le varie modalità di trasporto. Negli ultimi dieci anni sembra che qualcosa stia cambiando. Alcuni dati riferiti al 2000 e al 2006 sembrerebbero manifestare una tendenza alla diminuzione graduale dei traffici veicolari, in particolare quello dei veicoli pesanti, forse in ragione di un uso più intensivo dei traghetti Ro-Ro fra Sicilia e Centro-Nord Italia e per un ricorso più massiccio al trasporto aereo. Appare in crescita invece la mobilità passeggeri non motorizzati tra le due sponde, con un incremento dell'ordine del 30-40% tra il 2000 e il 2006. In altri termini, i traffici di lunga percorrenza tendono a ridursi, mentre quelli locali tendono a crescere. Ciò induce a riflettere.

Abbiamo adoperato in alcuni nostri studi dei modelli per interpretare i fenomeni nella situazione attuale e per analizzare gli impatti derivanti da nuovi scenari futuri di offerta di trasporto. Non poteva sfuggire in questo senso un'analisi relativa alla realizzazione del ponte sullo Stretto.

Qui la cautela è d'obbligo; non c'è una verità assoluta e possono esservi spazi per considerazioni di diversa natura. E' comunque evidente che oggi molte opinioni non sono basate su approcci tecnico-scientifici.

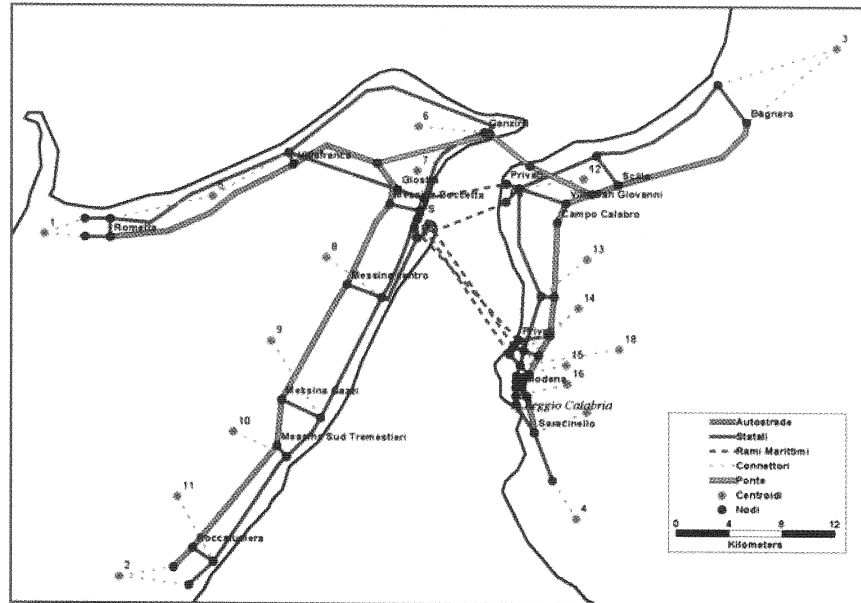
Io vorrei richiamare solo due elementi di riflessione. Il primo è più proprio degli esperti di strutture. L'ing. Desideri (che si è occupato degli studi di statica delle opere di Nervi, uno dei più grandi architetti italiani del Novecento) ha dichiarato sul giornale "La Repubblica" quanto segue: *"La luce del ponte prevista è di 3300 m, ovvero 3 volte superiore a quella del ponte più lungo al mondo (ponte di 1100 m presso Seto, in Giappone, realizzato circa 20 anni fa). Si contravviene così a una regola sempre seguita nella costruzione di importanti infrastrutture, ovvero: per minimizzare il rischio dell'imprevisto si deve procedere con un aumento graduale delle luci libere, con*

maggiorazioni percentuali sempre molto contenute nel passaggio da un prototipo all'altro". Con il ponte sullo Stretto secondo lui il salto sarebbe enorme perché la lunghezza è più che doppia e quindi si corrono serissimi rischi.

La seconda riflessione è legata alla dinamica distributiva dei traffici; abbiamo tentato di fare alcune simulazioni su computer. In una di esse, che risale a qualche anno fa, si è inserita l'opera di attraversamento nel modello delle reti esistenti, immaginando che il sistema marittimo permanga e offra servizi con le stesse caratteristiche attuali. In una situazione quindi di concorrenzialità. Abbiamo pensato anche ad una soluzione con un potenziamento delle relazioni via mare. All'epoca non c'era ancora l'attraversamento su Tremestieri. Nelle nostre previsioni, vi era già l'idea era di rafforzare i collegamenti marittimi e, quindi, era stata aggiunta una relazione del tipo Reggio-Tremestieri. Un'ulteriore ipotesi era quella con lo scenario ponte, ma con una politica tariffaria al ribasso condotta dalle compagnie di trasporto marittimo.

L'analisi ha condotto ad alcuni grandi numeri che vorrei sintetizzare brevemente, per fare capire come la problematica sia di attualità, ma da valutare con precauzione.

Nel caso in cui lo stato del sistema relazionale marittimo rimanesse quello che è, e si inserisse il ponte, avremmo che circa l'83% del traffico, secondo le nostre stime, si sposterebbe sull'infrastruttura stradale, e quindi sulle relazioni marittime rimarrebbe circa il 17 %. Si tratta di una stima, e quindi non di una verità assoluta, ma essa è derivata da strumenti modellistici sofisticati e quindi noi crediamo a questi nostri risultati.



Nello scenario con il ponte, abbiamo considerato anche il caso in cui gli operatori marittimi si organizzino e riducano le tariffe, perché questa è un'ipotesi plausibile. In una situazione di competizione non è detto, infatti, che per sopravvivere le compagnie marittime non si organizzino meglio per ridurre i loro oneri. Nell'ipotesi che, per esempio, le tariffe di trasporto sui vettori marittimi siano dimezzate, ne deriva che il ponte assorbirebbe ancora un'aliquota significativa di traffico, ma essa si ridurrebbe al 43%. In altri termini avremmo una componente abbastanza rilevante di traffico gestita ancora dai vettori di trasporto marittimo tradizionale.

Richiamo questi numeri perché è evidente che quando si parla di una grande opera, entrano in gioco questioni di tipo finanziario ed economico. Se si pensa ad un'opera costruita in

project financing si immagina che vi sia una compartecipazione delle grandi banche, che ci mettono del loro se si sentono garantite sui grandi numeri.

Ricordo, in tale ambito, l'esperienza devastante per alcuni grandi gruppi bancari, del Tunnel sotto la Manica. Questa operazione è stata fallimentare dal punto di vista finanziario anche per moltissimi piccoli risparmiatori che avevano creduto all'opera e vi avevano investito propri risparmi. E si tratta di un collegamento che raccorda un intero Stato al cuore dell'Europa. Direi allora che la questione ponte è affascinante, ma da noi va trattata con molta attenzione e cautela.

E' opportuno partecipare ad uno sviluppo sociale e culturale del territorio dello Stretto, ma non si può accettare di essere tagliati fuori dalle logiche di sviluppo con la scusa che tutto passi per la costruzione del ponte. In questo senso ritengo sia utile riaffermare il senso di quest'area richiamando l'attenzione su una molteplicità di eccellenze che caratterizzano l'Area dello Stretto nel suo insieme.

In primo luogo si può citare il ricco sistema portuale, a partire da Gioia Tauro. Esso movimentava circa 3 milioni di contenitori in un anno (Fig. 4) e nelle previsioni del *management* del terminal MedCenter per il prossimo futuro si intravede la possibilità di poter arrivare al doppio di contenitori. Parliamo di 6 milioni di contenitori movimentati per anno, il che significa evidentemente altre opportunità per il territorio che vanno guidate e controllate.

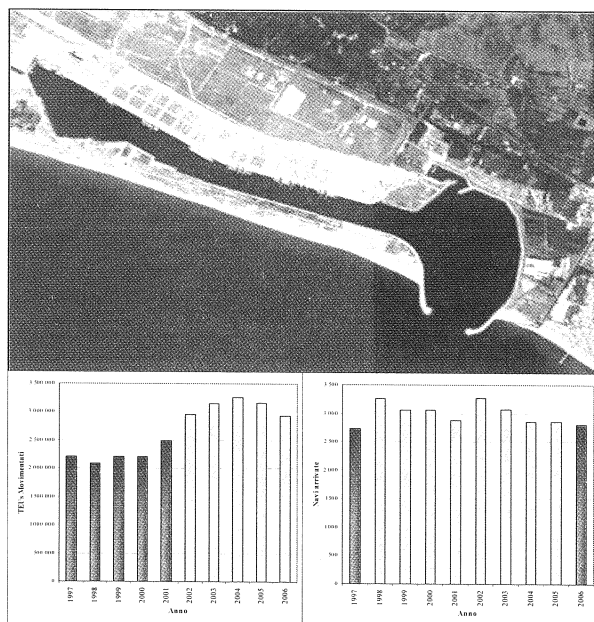


Fig. 4. Traffici (in TEUs e in numero di navi) nel porto di Gioia Tauro

Pensiamo anche ai servizi di cabotaggio (Fig. 5). Qualcuno parlava delle autostrade del mare. Sono una realtà, un'opportunità, ma se l'attenzione non è forte vi è il rischio di essere tagliati fuori dalla programmazione degli investimenti, perché c'è una competizione vera, che si sta giocando a largo raggio, all'interno di un'area molto più vasta di quella siciliana e calabrese.



Fig. 5. Nave per servizi di cabotaggio

Un altro aspetto da mettere in giusta luce è il fatto che in questa area insistano delle capacità industriali nel settore dei trasporti. Pensiamo alla produzione del materiale auto-ferrotranviario a Reggio Calabria (Fig. 6) o ai cantieri nautici della Rodriguez a Messina (Fig. 7). Pochi sanno che in questi ultimi anni a Reggio Calabria sono state costruite le carrozze per la metropolitana di Madrid, i veicoli della metropolitana a guida completamente automatica di Copenaghen e i treni più belli e più comodi del mondo per la Norvegia.

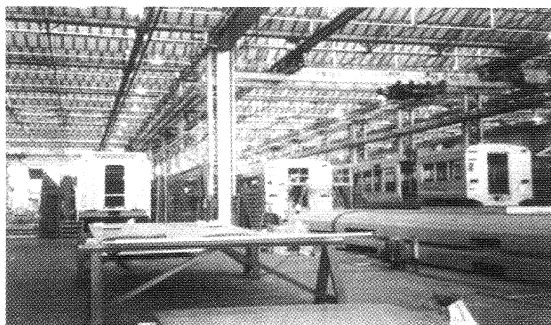


Fig. 6. Industria OMECA di Reggio Calabria



Fig. 7. Un aliscafo in servizio nello Stretto

Inutile ricordare che grazie alla politica di innovazione nel settore del trasporto pubblico locale portata avanti, Messina è l'unica città del Mezzogiorno a sud di Napoli che si è dotata di un sistema tranviario (Fig. 8). Ci sono dei pro e dei contro, ma è comunque un segno di progresso e bisogna dare atto a questa città di avere avuto una grossa volontà e d'aver dato una forte spinta in questa direzione.

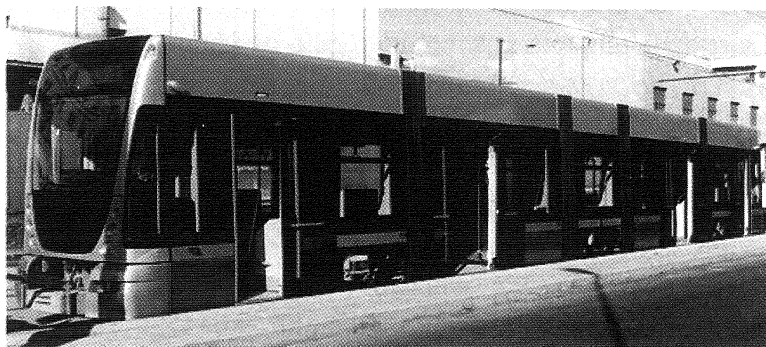


Fig. 8. Tram di Messina

Mi preme richiamare ancora l'attenzione sul fatto che in riva allo Stretto vi è una cultura di livello universitario attinente ai trasporti emergente sia su scala nazionale che su scala internazionale (per esempio cito la Facoltà di Ingegneria con specializzazione in Trasporti a Reggio Calabria, la Facoltà di Giurisprudenza con specializzazione in Diritto della Navigazione a Messina, il CISuT-Consorzio Istituto Superiore Trasporti, il CUST-Centro Universitario Studi Trasporti).

Vorrei aggiungere qualche altra idea per lo sviluppo delle reti a livello di area integrata. Penso al potenziamento delle reti stradali e ferroviarie e a quelle di navigazione. Prima che il ponte si realizzi passeranno diversi anni, ma nel frattempo dobbiamo vivere al meglio, quindi vi sono investimenti possibili di minore entità, di breve portata che non vanno sottovalutati.

Con riferimento alla crocieristica, Messina sta consolidando una partita su questo fronte che è estremamente interessante. Ma di crocieristica possiamo parlarne anche pensando alla scala locale. Di recente nell'area napoletana hanno organizzato dei servizi di metropolitana del mare che hanno avuto grande successo. In pochi anni le compagnie di navigazione campane si sono aggregate ed hanno ritagliato una nicchia di *business* nel comparto del trasporto marittimo costiero a servizio dei turisti.

Un po' di attenzione va rivolta al progetto di un sistema ferroviario metropolitano. Infatti, per come sono strutturate le due città, investimenti di bassa entità potrebbero dare vita ad un sistema ferroviario integrato. In altri termini è vero che la ferrovia costituisce una barriera, un taglio nella città, ma ormai i grandi fasci di binari lasciano il posto alla singola linea, per cui la rete ferroviaria diventa, senza grandi investimenti, un'occasione di sviluppo ulteriore e di cucitura del tessuto urbanistico delle città.

Ed infine un cenno al sistema logistico integrato e alla qualificazione del *waterfront* delle città. Per il sistema logistico integrato, le nuove realtà urbane e metropolitane si vanno organizzando. Abbiamo a Gioia Tauro un interporto che non è operativo, vi sono le infrastrutture, ma fuori servizio. Il problema è di cercare di attivarlo e di renderlo produttivo. Le grandi città poi si vanno dotando di una struttura di interscambio merci (autoporto), situata generalmente in periferia, che permette in qualche modo un travaso tra i veicoli di grandi dimensioni su gomma, e i veicoli di piccola dimensione, in modo da evitare che i veicoli a grande ingombro entrino in città, producendo effetti negativi. Un autoporto va progettato in modo opportuno, e localizzato in modo adeguato. Sono operazioni che vanno pianificate. Qui si tratta della pianificazione di un sistema logistico integrato, perché immagino che queste strutture possano evidentemente colloquiare.

La questione della qualificazione del *waterfront* ci appassiona, da qualche anno, perché stiamo assistendo, in alcune città mediterranee, a delle operazioni che attengono sia all'urbanistica che ai trasporti. Cito, a titolo di esempio, le città di Marsiglia, Lisbona, Barcellona, Valencia, Biserta, Genova, Napoli, dove sono in fase di realizzazione o in progetto importanti operazioni di riqualificazione della zona portuale. Voglio richiamare in particolare l'attenzione sulla città di Marsiglia che si propone come "capitale del Mediterraneo", con il sostegno dell'intera nazione francese. A Marsiglia, nell'arco di dieci anni, il centro città è stato completamente trasformato, e quella che era la zona del centro storico, povera, malfamata e modesta, è diventata appetibilissima, mentre la zona portuale è diventata territorio d'eccellenza turistica e terziaria (Fig. 9). Riqualificare il *waterfront* vuol dire immaginare un'operazione di trasformazione urbanistica e del sistema delle attività,

operazione che richiede una concentrazione rilevante di investimenti (Tab. 1).

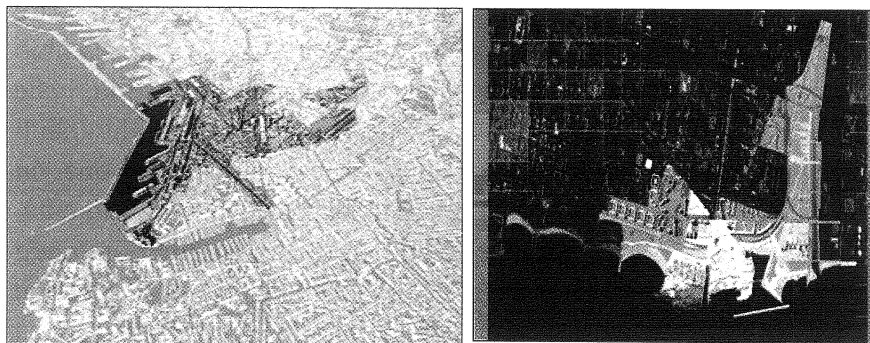


Fig. 9. Riqualificazione del waterfront a Marsiglia e Barcellona

Tab. 1. Dimensioni degli interventi sui waterfront

| Città | Aree interessate | Dimensioni (Ha) | Termine previsto | Investimento (Md €) |
|-------------------|----------------------------|--------------------|---------------------|------------------------|
| Marsiglia | Centro città | 300 ettari | 2010 | 3,1 |
| Barcellona | Foce del Besòs | 180 ettari | 2004 | 2,5 |
| Lisbona | Parco delle Nazioni | 340 ettari | 2010 | - |
| Napoli | Piana di Coroglio, Bagnoli | 330 ettari | 2010 | 2,2 |

In campo universitario ogni tanto si tenta di lanciare qualche idea. Abbiamo proposto di recente uno studio, richiamato con l'acronimo NOIMI (Nodo Organizzato di Interscambio Metropolitano e Interregionale) ipotizzando la realizzazione di un sito di grande rilevanza nella città di Reggio Calabria, in cui potrebbero raccordarsi i vettori ferroviario, aereo, marittimo e stradale, ovvero le diverse modalità di trasporto, nel cuore della città, dando la possibilità di fare

emergere una molteplicità di aspettative culturali, di trasporto, di comunicazione, di turismo per l'area dello Stretto (Fig 10), una specie di porta di accesso di qualità, aperta sul Mediterraneo. La spesa complessiva è stata quantificata in circa 250 Milioni di Euro; può sembrare una cifra enorme, io credo che non lo sia.



Fig. 10. Il Nodo d'interscambio nel progetto NOIMI a Reggio Calabria

Chiudo con due battute. La ripresa dell'interesse per il tema dell'Area dello Stretto integrata induce a sollecitare il dibattito, ma anche a riprendere programmi già elaborati negli anni passati. Nel 1996 si parlava di un "Patto Territoriale per l'Area dello Stretto" che è finito nei cassetti. Ho ritrovato un documento in merito elaborato dalle Amministrazioni di Messina e Reggio Calabria e mi è parso di estrema attualità.

La città metropolitana di cui parliamo, con 430.000 abitanti, sarebbe la settima città d'Italia (Tab. 2). Al momento non saremmo fuori dal gruppo di città metropolitane che contano, ma l'agire separato vanifica le potenzialità. È ciò induce qualche preoccupazione se si pensa alla famosa Area di Libero Scambio Euro-mediterranea che nel 2010 dovrebbe diventare realtà, di cui si parla tanto, ma di cui forse si ha ancora troppa scarsa considerazione.

Tab. 2. Dimensione demografica delle principali città italiane

| | Città | Abitanti |
|---|-------------------------------------|-----------------|
| 1 | Roma | 2.450.000 |
| 2 | Milano | 1.180.000 |
| 3 | Napoli | 1.000.000 |
| 4 | Torino | 860.000 |
| 5 | Palermo | 650.000 |
| 6 | Genova | 600.000 |
| 7 | Reggio C. – Messina - Villa S.G. | 430.000 |
| 8 | Bologna | 370.000 |